

Perustelumuistio: Alueellisen junaliikenteen pilottien valinta jatkosuunnitteluun

Johdanto

Alueellisen junaliikenteen pilottien tavoitteena on kehittää alueellista junaliikennettä yhteistyössä hankkeesta kiinnostuneiden alueiden sekä LVM:n kesken. Hankkeessa pyritään kehittämään toimintatapoja, joita voitaisiin hyödyntää, jos maakunnat saavat toimivaltaa alueellisen rautatieliikenteen järjestämisessä, sekä kasvattamaan rautatieliikenteen matkustajamääriä ja kulkutapaosuutta. Pilottihankkeessa etsitään ensisijaisesti sellaisia liikennöintikokonaisuuksia, joita voitaisiin liikennöidä myös pitkällä aikavälillä. Pilottihanke voitaisiin käynnistää aikaisintaan joulukuusta 2019 alkaen LVM:n osto- ja velvoiteliikennekokonaisuuksien puitteissa, ja se kestäisi kesäkuuhun 2022 saakka.

Varsinaisia hakemuksia alueellisiksi junapiloteiksi saapui ministeriöön 11 kappaletta. Näiden ohella ministeriöön toimitettiin lukuisia muita alueellista liikennettä koskevia kehitysehdotuksia tai alueellisia pilotteja tukevia lausuntoja. LVM on ilmoittanut valitsevansa varsinaiseen pilottiin mukaan 1–3 aluetta, joiden kanssa tehdään yhteistyötä junaliikenteen aikataulusuunnitelmien laatimisessa. Hankkeen lähtökohta on, että nykyinen osto- ja velvoiteliikenteen palvelutaso säilyisi ja pilotit ovat sitä täydentäviä.

LVM on pilottihakemusten alustavan arvioinnin jälkeen pyytänyt lausunnon pilottien toteutettavuudesta Liikennevirastolta (1.1.2019 alkaen Väylävirasto) sekä VR-Yhtymä Oy:ltä.

Tässä vaiheessa esitetään valittavaksi pilottihakemukset jatkosuunnitteluun. Päätökset siitä, missä muodossa valitut pilotit voidaan toteuttaa, tehdään vasta jatkosuunnittelun ja alueiden tosiasiallisten sitoutumismahdollisuuksien perusteella.

Jatkosuunnitteluun esitetään valittavaksi Kymenlaakson, Etelä-Pohjanmaan ja Pirkanmaan maakuntien pilottihakemukset.

Pilottihankkeiden arviointiperusteet

Pilottikohteiden valinnassa kiinnitettiin osallistumispyynnössä kerrotun mukaisesti huomiota seuraaviin tekijöihin:

1. Näkemys alueellisesta junaliikenteestä osana matkaketjuja ja liikennejärjestelmää
2. Paikallinen/alueellinen valmius sitoutua liikenteen kehittämiseen sekä rahallisesti että henkilöstöressurssien kautta lyhyellä aikavälillä
3. Kysyntäpotentiaali
4. Tekninen toteutettavuus

Jatkosuunnitteluun esitettävät pilottihankkeet

Etelä-Pohjanmaa

Etelä-Pohjanmaan liitto teki pilottihakemuksen yhdessä Pohjanmaan, Keski-Pohjanmaan ja Keski-Suomen liittojen kanssa. Hakemuksessa esitettiin junaliikenteen pilottiyhteydeksi kokonaisuutta Vaasa–Seinäjoki–Jyväskylä, minkä lisäksi haluttaisiin selvittää Seinäjoki–Kokkola–Ylivieska-yhteysvälin kytkemistä osto- ja velvoiteliikennekokonaisuuteen.

Jatkosuunnitteluun soveltuvimmaksi on arvioitu liikenne Seinäjoki–Ähtäri-välillä.

Näkemys alueellisesta liikenteestä osana matkaketjuja ja liikennejärjestelmää

Alueella haluttaisiin selvittää mahdollistaako pääradan kapasiteetti kunnille erittäin tärkeiden raideliikenteen vuorojen lisäämisen mm. työmatka- ja opiskeluliikenteen ruuhkatunneille sekä kaukoliikenteen syöttöliikenteenä mm. matkailun tarpeisiin.

Paikallinen/alueellinen valmius sitoutua liikenteen kehittämiseen (raha/henkilöstö) lyhyellä aikavälillä

Maakuntien liitot ovat ilmoittaneet antavansa pilotointiin suunnittelu- vaiheessa omia henkilöresurssejaan sekä tarvittaessa rajallisissa määrin ostopalveluja. Lisäksi Alavuden, Ähtärin, Lapuan ja Kauhavan kaupungit ovat ilmoittaneet olevansa valmiita osoittamaan henkilöresursseja ja mahdollisesti myös rahoitusta niin pilotin suunnittelua kuin pilotin liikennöintiä varten.

Keski-Suomen puolella olevat kunnat ja Vaasa–Seinäjoki-radnan kunnat eivät ole tuoneet esille olevansa valmiita osallistumaan liikennöinnin kustannuksiin. Jyväskylän kaupunki katsoo, ettei sillä ole edellytyksiä osallistua rahallisesti tai henkilöstöressurssien kautta alueellisen junaliikenteen pilottihankkeeseen. Keski-Suomen kuntien vähäinen valmius panostaa hankkeeseen ei tue pilotin toteuttamista Keski-Suomessa.

Kysyntäpotentiaali

Pilotin jatkosuunnittelussa keskityttäisiin taajamajunaliikenteen kehittämiseen Seinäjoen ja Ähtärin välillä. Tällä yhteysvälinällä voi olla mahdollisuuksia kasvattaa matkustajamääriä erityisesti työ- ja opiskeluliikenteessä, sillä nykyinen vuorotarjonta ei mahdollista pendelöintiä Seinäjoelle. Myös matkailuliikenteessä voi olla kehittämispotentiaalia.

VR on arvioinut, että yhteysvälin kysyntä voi jäädä niin alhaiseksi, että lisäliikenteen hinta muodostuisi suhteellisen korkeaksi.

Tekninen toteutettavuus

Jatkosuunnitteluun ehdotettu pilotti ei edellytä uutta infrastruktuuria.

VR:n mukaan Vaasa–Seinäjoki-radalle ei mahdu VR:n vuodelle 2020 suunnitteleman liikenteen lisäksi uusia vuoroja ajankohtiin, joihin kysyntä kohdistuisi. Lisäksi VR on tuonut esiin, että pilotoitavan taajamajuna-liikenteen pysähdyspaikat eivät sijaitisi varsinaisissa asutuskeskuksissa. Tällä hetkellä yhteysvälin asutuskeskuksia (Laihia, Isokyrö, Ylistaro) palvelee VR:n liityntäbussitarjonta.

VR:n mukaan Seinäjoki–Ähtäri -yhteysvälin osalta ratakapasiteetti on riittävä nykyisellä kalustolla ja vuoroja voitaisiin lisätä Seinäjoki–Ähtäri-välille esim. aamuun ja iltapäivään.

Sen sijaan merkittävä vuorotarjonnan kasvattaminen koko Seinäjoki–Jyväskylä-yhteysväliillä edellyttäisi lisää kiskobussikalustoa, jota ei ole käytettävissä ilman, että liikennettä lopetetaan jollain toisella reitillä.

Kymenlaakso

Kymenlaaksossa esitetään pilotiksi Kotka–Kouvola-radan taajamajuna-liikenteen uudelleenjärjestelyä niin, että se vastaa parhaalla tavalla kysyntäpotentiaaliin ja houkuttelee uusia käyttäjiä. Aikataulut linkitettäisiin myös jatkoyhteyksiin erityisesti Päijät-Hämeen, Etelä-Karjalan ja Etelä-Savon suuntiin.

Näkemyks alueellisesta liikenteestä osana matkaketjuja ja liikennejärjestelmää

Kotkan ja Kouvolan yhteysvälin kehittäminen on Kymenlaakson maakunta-ohjelman kärkihanke, johon sisältyvät junaliikenteen vuorotarjonnan lisääminen, liikenteen kehittäminen työ- ja opiskeluliikenteen tarpeita painottaen sekä lippujärjestelmien yhdenmukaistaminen.

Kymenlaaksossa on käynnissä Kotka–Kouvola-yhteysvälin matkaketjujen ja työmatkayhteyksien kehittämiseen liittyvä hanke, mikä osoittaa, että alueella on tahtotila kehittää liikennejärjestelmää raideliikenteeseen perustuen. Kotka–Kouvola on osa Etelä-Suomen taajamajuna-liikenteen kilpailutuskohdetta, joten tarjonnan kehittäminen pilottihankkeessa edistäisi pidemmän aikavälin suunnitelmia.

Paikallinen/alueellinen valmius sitoutua liikenteen kehittämiseen (raha/henkilöstö) lyhyellä aikavälillä

Osallistuvilla tahoilla on hakemuksen perusteella periaatteellinen valmius sitoutua liikenteen kehittämiseen sekä rahallisesti että henkilöstö-resursseina. Jatkosuunnittelun myötä osapuolille syntyy konkreettisempi käsitys alueellisen junaliikenteen kehittämisen edellyttämistä taloudellista panostuksista.

Kysyntäpotentiaali

Hakemuksen perusteella alueella on merkittävää ylikunnallista kulkutarvetta, johon nykyinen junaliikenteen tarjonta ei vastaa. Pilotin avulla

voidaan selvittää, missä määrin liikkumista voidaan siirtää raiteille aikataulurakennetta muuttamalla ja vuorotarjontaa kasvattamalla.

Tekninen toteutettavuus

Kymenlaakson pilottihanke on saatujen lausuntojen perusteella teknisesti toteuttamiskelpoinen eikä edellytä uutta infrastruktuuria. Vuorotarjonnan lisääminen on VR:n mukaan mahdollista, kunhan otetaan huomioon rataosan erittäin vilkas tavaraliikenne. Liikennettä hoidettaisiin rataosalla nykyisinkin käytettävällä Sm2-lähiliikennekalustolla, joten aikataulurakenteen suunnittelussa on huomioitava käytettävissä olevan kaluston määrä. Hakemuksessa ei ole esitetty yhtään uutta pysähdyspaikkaa, mutta Paimenportin seisake on huonokuntoinen, kävely-yhteys seisakkeelta keskussairaalalle on hakemuksen mukaan toimimaton ja sen parantaminen on ajankohtaista pilottihankkeen aikana.

Pirkanmaa

Pirkanmaan toimijoiden hakemuksessa pilottiin esitettiin seuraavia ratasuuntia:

1. Tampere–Tesoma–Nokia
2. Tampere–Orivesi–Vilppula(–Mänttä)
3. Tampere–Lempäälä–Toijala

Nokian suunnalla Riihimäki–Tampere-reitin R-junien liikennettä jatkettaisiin Tampereelta Nokialle. Toijalan suunnalla Lempäälästä kehitettäisiin merkittävä liityntäasema. Oriveden suunnalla olisi kyse vuorotarjonnan lisäämisestä ja mahdollisesti uusista seisakkeista sekä Ylä-Pirkanmaan linja-autovuorojen muuttamisesta syöttöyhteyksiksi junille Oriveden asemalle.

Näkemys alueellisesta liikenteestä osana matkaketjuja ja liikennejärjestelmää

Hakemuksen mukaan Pirkanmaata kehitetään vahvasti raideliikenteeseen tukeutuen, mikä puoltaa suunniteltua pilotointia. Tampereen Tesoman, Nokian ja Lempäälän kehittäminen tukeutuu lähijunaliikenteeseen ja Oriveden kehittäminen taajamajunaliikenteeseen. Pirkanmaan maakunta-kaavassa intensiivisiksi lähiliikenteen suuntina on Nokia ja Lempäälä. Myös Akaa, Sastamala ja Parkano sekä Orivesi ja Mänttä-Vilppula tukeutuvat junaliikenteeseen.

Paikallinen/alueellinen valmius sitoutua liikenteen kehittämiseen (raha/henkilöstö) lyhyellä aikavälillä

Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenneviranomaisen ja hakemuksessa mainitut alueen kunnat ovat ilmoituksensa mukaan valmiita sitoutumaan rahallisesti pilotin suunnitteluun, infrastruktuurin kehittämiseen, erilaisiin pilottia tukeviin hankkeisiin ja joukkoliikenteen palvelutarjonnan kehittämiseen niin, että pilotti täyttää sille asetetut tavoitteet.

Alueella on jo käyty alustavia neuvotteluja Nokia–Tampere-lähijunapalvelun ostamisesta vuosille 2020–2022 VR:n kanssa, mikä osaltaan osoittaa alueen valmiutta pilotoinnin rahoittamiseen.

Kysyntäpotentiaali

Hakemuksen liitteenä olleessa selvityksessä tarkasteltiin junaliikenteen kysyntää. Lisävuorojen arvioitiin kasvattavan matkustajamääriä selvästi. Suurimmaksi kasvu arvioidaan Tampere–Nokia-välillä, jossa Nokian matkustajamäärät kaksinkertaistuisivat 121 000 matkustajaan ja Tesomalla, jossa matkustajamäärä olisi jopa 163 000 matkustajaa vuodessa. Lempäälässä kasvua olisi noin 50 %. Oriveden suunnalla kasvu olisi maltillisempaa, merkittävin kasvu tulisi mahdollisista Ruutanan ja Mäntän uusista seisakkeista.

Tekninen toteutettavuus

Pilotoitavaksi ehdotettu liikenne voidaan toteuttaa ilman infrastruktuuri-investointeja, jos pysähdyspaikkoja ei lisätä. Tesoma, Ruutana ja Mänttä uusina pysähdyspaikkoina edellyttäisivät matkustajalaiturien rakentamista.

Liikenneviraston mukaan mahdollisten laiturihankkeiden hintataso olisi Tesoman osalta vähintään 500 000 euroa, Ruutanan osalta 1 400 000 euroa ja Mäntän osalta 300 000 euroa. Puulaiturien avulla kustannuksia voitaisiin Liikenneviraston mukaan alentaa. Vilppula–Mänttä-välin liikenteen käynnistäminen edellyttäisi turvalaiteinvestointia, jonka hinnaksi on arvioitu 1 100 000 euroa.

Alustavan arvioinnin yhteydessä on osoittautunut, että Tampereen ympäristön rataverkolla on korkea käyttöaste tavaraliikenteen vuoksi, mikä luo haasteita liikenteen lisäämiselle. Liikenteen suunnitteluun liittyy haasteena myös Nokian aseman yksi matkustajalaituri.

VR-Yhtymä Oy:lle esitettiin ehdotus tunnin välein kulkevasta Tampere–Nokia-pendelijunasta. VR:n mukaan tarjonnan järjestäminen ei välttämättä aivan ehdotetussa muodossa onnistuisi tavaraliikenteen vuoksi, mutta yhtiön mukaan se on hyvä lähtökohta jatkosuunnittelulle. VR pitää järkevänä mahdollisimman tasaista vuoroväliä välillä Nokia–Tampere mahdollistaen bussiliikenteen jatkoyhteydet Nokialla. Jatkosuunnittelussa selvitetäisiin tarkemmin Tampere–Nokia -rataosan säännölliseltä tavaraliikenteeltä vapaa kapasiteetti.

Tampere–Vilppula(–Mänttä) -liikenteen kehittämisessä merkittävin rajoite on kiskobussikaluston määrä. Liikenteeseen on käytettävissä vain nykyiset kaksi kiskobussia, mutta liikennettä saattaa olla mahdollista hieman lisätä myös tällä kalustokokoonpanolla.

Tampere–Toijala-välin osalta tarkempia tarkasteluja mahdollisesta pilotti-liikenteestä ei ole tässä vaiheessa tehty, koska hakemus oli tältä osin epäselvä.

Hylättäväksi esitettävät pilottihankkeet perusteluineen

Satakunta

Satakuntaliitto esitti pilottihankkeeksi liikennettä Rauma–Kokemäki–Tampere. Tavoitteena on, että tulevilla vuoroilla nopeutettaisiin Porin ja Tampereen välisiä junavuoroja, kun Rauman ja Tampereen väliset tulevat junavuorot hoitaisivat matkustuksen Kokemäeltä eteenpäin väliasemien kautta Tampereelle.

Hakemuksen ylimaakunnallisesta luonteesta ja investointitarpeista johtuen hanketta ei esitetä itsenäiseksi alueellisen liikenteen pilotiksi.

Hakemuksessa esitetyt suorat junavuorot Rauma–Tampere(–Helsinki) eivät ole mahdollisia kaluston ja ratakapasiteetin käytön vuoksi. Vuorot myös palvelisivat lähinnä maakuntien välistä liikennettä, jolloin ne eivät tue piloteille asetettuja tavoitteita.

Suorien Rauma–Tampere-vuorojen sijaan erillinen heilurijuna Rauma–Kokemäki -välillä olisi Liikenneviraston mukaan toteutettavissa, mutta nämä olisivat käytännössä ensisijaisesti syöttöjunia Pori–Tampere-juniin, mikä ei ole pilotoinnin tavoitteiden mukaista.

Liikenneviraston mukaan tavaraliikenne vaatii tällä yhteysvälillä jonkin verran sovittamista ja myös VR on todennut Rauman satamaan suuntautuvan korkean prioriteetin tavaraliikenteen aiheuttavan suunnittelurajoitteita. Sekä Liikennevirasto että VR ovat todenneet, että pilotoitava liikenne vaatisi aseman rakentamista Raumalle, mikä puolestaan edellyttäisi ratasuunnitelman laatimista. Ratasuunnitelman laatimiseen menee tyypillisesti noin vuosi ja aseman rakentamiseen arviolta toinen vuosi, jolloin liikenteen aloittaminen ei olisi mahdollista joulukuussa 2019. VR on lisäksi todennut, että Raumalta puuttuvat kaluston yöpymisfasilitetit.

Etelä-Karjala

Etelä-Karjalan liitto on lähettänyt hakemuksen, jossa liitto toteaa yleisellä tasolla kiinnostuksensa kehittää alueellisen liikenteen suunnitteluprosessia ja pilotoida alueen tarpeista lähtevää aikataulusuunnittelua. Etelä-Karjalan toimijat ovat ilmoittaneet, etteivät osallistu pilotin rahoittamiseen.

Maakunnallisen taajamajunaselvityksen päivittäminen on vasta käynnistynyt. Taajamajunaliikenne tarvitsee lisää ratakapasiteettia, jonka kasvattamiseen tähtäävä Luumäki–Imatra -ratahanke on käynnissä ja valmistuu vasta 2023. Näistä syistä liikenteen käynnistämisen edellytykset ovat olemassa vasta suunnitellun pilottijakson jälkeen.

Uusimaa

Uudenmaan liitto esittää pilottihankkeena linja-auto- ja junaliikenteen suunnittelua yhtenä kokonaisuutena läntisellä ja pohjoisella Uudellamaalla. Piloteissa halutaan tutkia, miten kunnat ja valtio voivat yhteistyössä kehittää joukkoliikennejärjestelmää kokonaisuutena siten, että nykyisellä

rahoituksella olisi mahdollista saada enemmän ja paremmin kohdennettua palvelua ja lisätä joukkoliikenteen käyttöä.

Uudenmaan hakemuksessa on kyse lähinnä olemassa olevan joukkoliikenteen paremmasta integroinnista ja junaliikenteen osalta halusta selvittää vuorovälien lisäämistä työmatkaliikenteen kannalta tärkeisiin ajankohtiin. Merkittäviä muutoksia junatarjontaan ei voida rataverkon korkean kuormituksen ja vaihtoyhteyksien säilyttämisen vuoksi tehdä, minkä vuoksi Uudenmaan hakemaa pilottia ei pidetä jatkosuunnitteluun soveltuvana.

Lisäksi Sipoon kunta ja Keravan kaupunki esittävät pilottikohteeksi Kerava–Nikkilä-henkilöliikennettä. Rata on sähköistetty, Nikkilän asemalle on avattu joulukuussa 2018 puurakenteinen matkustajalaituri, jota voidaan käyttää museoliikenteen ohella myös säännölliseen henkilöliikenteeseen. Hakemus ei kuitenkaan sovellu pilottihankkeeseen, koska toivottu liikenne kuuluu kokonaisuudessaan HSL:n toimivalta-alueeseen.

Varsinais-Suomi

Varsinais-Suomen liitto esittää paikallisjunaliikenteen piloteiksi kolme ratasuuntaa: Turusta Saloon, Loimaalle sekä Uuteenkaupunkiin.

Pilotointiin ehdotetuilla rataosuuksilla on siinä määrin teknisiä rajoitteita ja kehitystarpeita, ettei liikenteen käynnistäminen pilotoinnin aikataulussa olisi realistista eikä pilotoinnin jatkosuunnittelu ole tästä syystä järkevää.

Uudenkaupungin radan sähköistys valmistuu keväällä 2021, mitä ennen säännöllinen henkilöliikenne ei ole soveltuvan kaluston puuttuessa mahdollista. Radan suurin sallittu nopeus on 60 km/h, mikä soveltuu huonosti henkilöliikenteen tarpeisiin. Nopeustason nosto edellyttää tasoristeysten poistamista tai varustamista turvalaittein.

Salon suunnalla radan kuormitusaste on varsinkin ruuhka-aikoina korkea. Lisävuorot lisääisivät jo valmiiksi häiriöherkän radan häiriöherkkyyttä entisestään ja edellyttäisivät väliasemille uusia laitureita.

Loimaan suunnan liikenne on VR:n kaupallisin perustein liikennöimää, eikä aikataulurakennetta voi nykyisen yksinoikeussopimuksen puitteissa ilman VR:n suostumusta muuttaa. Lisäksi toivotut lisäpysähdykset (esim. Kyrö ja Aura) edellyttäisivät kokonaan uusia laitureita.

Päijät-Häme

Päijät-Hämeen alueellisen pilottihankkeen tavoitteena on kehittää uutta raideliikennettä nykyistä kevyemmällä ratkaisulla välillä Heinola–Lahti–Orimattila.

Pilotti edellyttäisi ns. duoraitiovaunukalustoa, jota ei Suomessa ole. Hakemus ei ole puuttuvan kaluston ja infrastruktuurin puutteiden vuoksi toteuttamiskelpoinen pilotin toteuttamisaikataulussa.

Keski-Suomi

Äänekosken kaupunki esittää pilotoitavaksi Äänekoski–Jyväskylä-henkilöliikennettä. Rata on hiljattain sähköistetty, ja radan nykyinen liikenne koostuu Äänekosken biotuotetehtaan kuljetuksista.

Pilottihankkeen toteuttamiseen liittyisi merkittäviä teknisiä haasteita. Äänekoski–Jyväskylä-radon vanhat henkilöliikenteen laiturit purettiin radan perusrantamisen yhteydessä. Suolahdelle ja Äänekoskelle tarvittaisiin kokonaan uudet laiturit. Rataosalla on tavaraliikenteen volyymin ja kohtauspaikkojen vähyden vuoksi liian vähän kapasiteettia säännöllisen henkilöliikenteen toteuttamiseksi.

Pohjois-Savo

Pohjois-Savo esittää olevansa valmis olemaan mukana pilottina. Hakemuksessa ei kuitenkaan ole esitetty konkreettista pilottihanketta, jota esitettäisiin toteutettavaksi, vaan kyseessä olisi vasta selvitysvaihe. Tästä syystä sitä ei ole voitu arvioida varsinaisena toteutettavana pilottihankkeena. Hakemuksen mukaista liikennettä ei voitaisi toteuttaa pilottihankkeiden edellyttämässä aikataulussa, minkä vuoksi hakemus ei sovellu jatkosuunnitteluun.